

AFYONKARAHİSAR TİCARET VE SANAYİ ODASI



YERLİ OTOMOTİV FABRİKA RAPORU

Aralık - 2018

Bu Rapor Afyonkarahisar Ticaret ve Sanayi Odası AR-GE ve Dış İlişkiler Birimi tarafından derlenmiştir.

İÇİNDEKİLER

1.	AFYONKARAHİSAR	2
1.1	Ekonomisi	2
1.2	Konum	3
2.	OTOMOTİV SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ	4
2.1	Türkiye Otomotiv Sektörü Durumu	4
2.2	Yerli Otomobil Fabrikası	5
3.	TÜRKİYE’NİN MEGA PROJESİNE TALİBİZ	7
3.1	Bölgesel Organize Sanayi Bölgesi (Orta ve Yüksek Teknolojili Sanayi)	8
3.2	Yerli Otomobil Fabrikası Kurulacak Alan	8
4.	SONUÇ	13
	KAYNAKÇA	15

1. AFYONKARAHİSAR

Afyonkarahisar Ege Bölgesinin İç Batı Anadolu bölümü sınırları içerisinde yer alır. Kuzeyde Eskişehir, kuzeybatıda Kütahya, doğuda Konya, batıda Uşak, güneyde Burdur, güneydoğuda Isparta, güneybatıda ise Denizli illeri ile komşudur. İlimizin toplam nüfusu 714.523'tür.

İlimiz deniz seviyesinden yüksekliği 1.021 m ve yüzölçümü ile 13.927 km²'dir. Merkez ilçeye birlikte toplam 18 ilçeye sahiptir. Afyonkarahisar İli, coğrafi açıdan Türkiye'nin önemli bir geçiş bölgesinde yer almaktadır. Afyonkarahisar üzerinden Ankara, İstanbul, İzmir ve Antalya gibi büyük şehirlerin diğer şehirlerle ve iç bölgelerle bağlantısı sağlanmaktadır.

1.1Ekonomisi

İlimiz, yolların buluşma noktasında doğal ve kültürel zenginlikleriyle önemli bir turizm merkezi olmasının yanı sıra önemli bir ticaret şehridir. İlde, önemli sektörlerde uzmanlaşma sağlanmış olması ve gerek yapılacak yatırımlara sağlanan destek ve teşviklerin gerekse yatırım için gerekli bileşenlerin İlde kaliteli ve yeterli düzeyde olması, Afyonkarahisar'ı yatırımcılar için cazip hale getirmektedir.

Afyonkarahisar ili maden çeşitliliği ve rezervler bakımından son derece zengin bir ildir. Bunun yanında tarımsal ürünler olarak da şekerpancarı, haşhaş, patates, vişne, kiraz, erik, kayısı, elma armut, ayva, üzüm, ceviz ve badem olarak önemli üretimler vardır.

Başlıca ürünlerimiz," Mermer olmak üzere, Kırmızı et ve et ürünleri, Şekerleme (lokum, kaymaklı şeker, helva, tahin, reçel, vb.), Tavuk-Yumurta, Ayçiçek Yağı, Un-Yem, Haşhaş Maden Suyu, Mutfak Gereçleri, Makina İmalat, Konveyör Band, Mermer Makine İmalatı ve Toprak Sanayi-Tuğladır.

Afyonkarahisar Organize Sanayi Bölgesi, İlimizde, Valilik, Belediye Başkanlığı ve Ticaret ve Sanayi Odası Başkanlığı ile oluşturulmuş müteşebbis teşekkülün girişimleriyle, 27.03.1980 tarihinde kurulmuştur.

İlimizdeki 7 ilçede üretim aşamasına geçmiş 7 adet, toplamda ise 9 adet OSB bulunmaktadır. İlimizde üretim aşamasına geçmiş OSB'ler Afyonkarahisar Merkez, Bolvadin, Dinar, Emirdağ, İscehisar (Mermer İhtisas), Sandıklı ve Şuhut'ta bulunmaktadır.

Ayrıca, Merkez ilçede ikinci, Dazkırı'da ise Dokuma-Konfeksiyon İhtisas OSB kurulması için girişimler devam etmektedir. Ülke genelindeki 284 OSB'nin %3'ünden fazlasının Afyonkarahisar'da bulunması ilin sanayiye verdiği önemi göstermektedir.

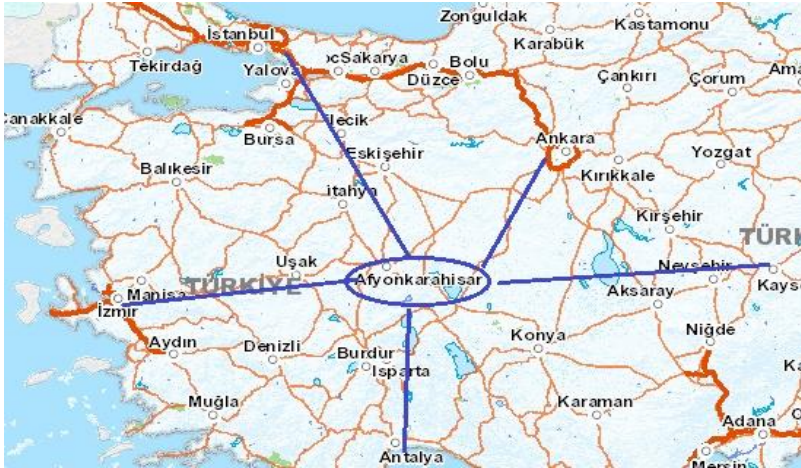
İlimizin 2016 yılı toplam ihracatı 291 milyon 568 bin dolar olmuştur. 2016 yılında ilimiz firmalarının yaptığı ihraç kayıtlı satışların toplamı ise 48 milyon 647 bin dolar olmuştur. Böylece ihraç kayıtlı satışlarımız ile birlikte ihracatımız 340 milyon 215 dolar olarak gerçekleşmiştir.

İller sıralamasında Afyonkarahisar 2016 yılında toplam 81 il içerisinde 30'uncu sırada yer almıştır.

2015 yılında 273 olan ihracatçı firma sayımız 2016 yıl sonu itibariyle 301'e çıkmıştır

1.2 Konum

Her platformda deklare edilen Afyonkarahisar kavşak noktası sözünün ne kadar haklı ve doğru olduğuna binaen aşağıda Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından alınan grafikte ilimizin Doğu'yu Batı'ya, Kuzey'i Güney'e bağladığı görülmektedir.



İlimizden karayolu ile ulaşım;
Ankara'ya 246 km,
Antalya'ya 292 km, İzmir'e
327 km, İstanbul'a 454 km,
mesafede yer almaktadır.

Afyonkarahisar, Uşak,

Kütahya illerinin ortak noktasında bulunan Uluslararası Zafer havalimanı Türkiye'nin 4.büyük havalimanı olarak planlanmış olup, yılda ortalama 2 milyon yolcu taşıma kapasitesinin yanı sıra istenildiğinde kargo taşımacılığının da yapılacak olması, bölgenin ve Afyonkarahisar'ın ticaretine olumlu katkılar sağlamaktadır.

Önemli merkezileri birbirine bağlayan şehir Afyonkarahisar, son yıllarda uzakları yakın eden hızlı tren projesinin 2019 yılında hayata girmesi ile şehrin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır.

2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ

Otomotiv sanayi, çoğu sanayileşmiş ülkede ekonominin lokomotifi olarak kabul edilmektedir. Sektörün ekonomideki sürükleyici etkisinin nedeni, diğer sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisidir. Otomotiv sanayi demir-çelik ve petro-kimya gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Turizm, altyapı, inşaat, ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu sektördeki değişimler ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Uzay-havacılık sanayinden sonraki en karmaşık teknolojileri gerektiren otomotiv sanayi, başlıca önemli mühendislik alanlarını içeren multi-disipliner bir üretim gerektirir. Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan çok sayıda parçanın, ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışıyla üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkar. Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumu ve bunun belgelendirilmesi zorunludur.

Bu mevzuat teknolojideki gelişmelere bağlı olarak sürekli yenilenmektedir. Pazardaki yoğun rekabet nedeniyle müşteri tatmini ancak teknolojik gelişme ile sağlanmaktadır. Bu nedenle, sektörde yoğun ar-ge ve sürekli gelişme esastır. Otomotiv sektörü ülkelerin savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır. Bu sanayi dalında halen büyük bir teknolojik gelişme potansiyeli ve gücü bulunmaktadır. Bu özellikleri nedeni ile otomotiv sanayi, stratejik bir sanayi olarak hükümetlerin yakın ilgisini çekmekte ve bu sektör için özel bir planlama yapılmaktadır.

2.1 Türkiye Otomotiv Sektörü Durumu

Ülkemizde otomotiv sanayisi, üretim kapasitesi ve konumu sebebiyle genellikle batı bölgelerimizde yoğunlaşmaktadır. Türkiye otomotiv sanayisi fabrikalarının İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Bursa, İzmir, Eskişehir, Ankara, Aksaray ve Adana'da yer seçtiği, yoğun üretimin Kocaeli-Sakarya-Bursa koridorunda gerçekleştiği görülmektedir. Türkiye Otomotiv Sanayi'nde otomobil üretimine odaklanan markalar; Ford, Honda, Hyundai, Renault, Tofaş-Fiat ve Toyota'dır. Diğer yerleşik markalar ağırlıklı olarak hafif ve ağır ticari taşıt segmentinde imalat yapmaktadır.

Türkiye Otomotiv Sanayi’nde, halen üretime devam eden fabrikalardan en eski olanı 1954 yılında Ankara’da kurulan Türk Traktör tesisleri ve son olarak 2014 yılında faaliyete başlayan Ford-Otosan’ın Kocaeli-Yeniköy’deki tesisidir. Bu sanayide toplam sermayenin yaklaşık %37’si yabancı kökenli olup, bu rakam 3.3 milyar dolara tekabül etmektedir. Halen üretime devam eden fabrikaların toplam kapalı alanı yaklaşık 2.7 milyon m², açık alanlar dâhil toplam alanı 9.6 milyon m² civarındadır. Türkiye Otomotiv Sanayi’nin kapasite kullanım oranı güncel olarak otomobil ve hafif ticari araç imalatında yaklaşık %70, ağır ticari araç (kamyon-otobüs-midibüs) imalatında yaklaşık %60 seviyesindedir.

Türkiye Otomotiv Sanayi bir yandan iç yatırımlarına da devam etmektedir. Kapasite artırımı, modernizasyon, yeni model imalatı, kalite geliştirme, yerli üretim seviyesini artırma ve benzeri konularda yoğunlaşan iç sermaye yatırımlarının 2010 yılındaki 550 milyon dolar seviyesinden 2016 yılındaki yaklaşık 1.6 milyar dolar seviyesine çıktığı görülmektedir. Yatırım sermayesi harcamaları en çok yeni model imalatı konusunda gerçekleşmektedir.

Ulusal düzeyde ele alınması gereken başka bir kilit konu ise sektördeki istihdam oranlarıdır. Türkiye Otomotiv Sanayi mevcut toplam istihdamı, 2011 yılında yaklaşık 41.000 kişi seviyesindeyken 2016 yılında bu sayı yaklaşık 45.000 kişiye çıkmıştır. Aynı dönemde işçi sayısı 32.000’den 34.000’e çıkarken, mühendis sayısı 4.500’lerden 6.500’ler seviyesine yükselmiştir. Diğer idari personel sayısı 4.740 civarında seyretmektedir.

2.2 Yerli Otomobil Fabrikası

Otomotiv ve otomobilde yerli bir markaya sahip olmanın ve yerli üretim yapmanın getirileri sayılamayacak kadar çoktur. Yerli imalat bir otomobil yapmak ve bir marka oluşturmak, her şeyden önce prestij kazandırıcı bir gelişmedir. Bu hedef başarıldığında her ne kadar yeni markanın ilk olarak yerli pazarda yer edinmesi söz konusu olsa da zamanla Orta Doğu, Afrika ve Avrupa gibi yakın dış pazarlara da açılması olasıdır. Bu durum esasen bir teknolojik güç göstergesidir. Yerli üretim otomobiller, ikinci olarak halkın daha ucuza otomobil edinmesini sağlayabilir, bu sektörde verilen cari açığın zamanla azalması ve kapanmasına, ihracat hedeflerinin tutturulmasına vesile olabilir.

Güney Kore’nin bu sektörde yaşadığı başarı herkes için büyük bir örnektir. Kısa zamanda iki büyük dünya markası çıkarmayı başaran bu ülke adeta bir otomobil markası olarak anılmaktadır. İsmi ve logosu ülkesiyle özdeşleşen markalar büyük bir imaj göstergesi olabilmektedir.

Esas itibariyle Türkiye’de otomobil üretimi için gerekli olan teknoloji ve bilgiyi kullanma yeteneği (know-how) bulunmaktadır. Neticeye varmak için gereken şey organizasyon, planlama ve kararlılıktır. Tedarik sanayi zincirinin oturtulması, parça sanayinin gelişimi, bayi-satış ve hizmet ağının kurulması üretimle ilişkilidir. Bunlar da bir toplumsal öğrenme sürecidir. Böyle bir ulusal hedefin başarılması bir anlamda sosyal sinerji yaratılması manasına da gelmektedir. Örneğin, fikri mülkiyet hakları ve lisanslandırma işlemlerinin yapılması dahi ülke için bir kazanım olacaktır. Tedarik sanayinde patentleme ve ar-ge faaliyetleri artacaktır.

Otomobil üretiminde hiçbir ürün yoktur ki bütün parçaları aynı imalatçı tarafından tek bir fabrika çatısı altında üretilsin. Bu teknik ve ekonomik olarak mümkün değildir. Dünyada her firma az veya çok tedarik sanayine bağımlıdır. Hatta pek çok markanın birbirlerinin parçalarını kendi modellerinde kullandıkları görülmektedir.

Yerli imalat yapmak veya yerli otomobil fabrikası kurmak, dökümhaneden yassı çelik imalatına kadar her şeyi aynı çatı altında üretmek demek değildir. Otomobil fabrikası demek; otomobilin bileşenlerinin temin edildiği tedarik zincirinin merkezinde yer alan, bir seri montaj merkezi demektir. Bununla beraber, Türkiye’de kurulacak fabrikanın %85 oranında yerli parçalarla üretim yapacağı belirtilmiştir.

Otomotiv veya otomobilin imalatı projesi, tasarım-arge, üretim, pazarlama ve satış olmak üzere 3 ana aşamadan ibarettir. Bir otomobili geliştirme süreci ürünün tarifi, bütünü ve parçaların tasarımıyla başlar. Üretim sürecine geçildiğinde altyapı ve parçalara ilişkin yatırımlar yapılarak devam eder. Parçalar bizzat üretim veya tedarik sanayinden temin suretiyle sağlanır. Bu bileşenler daha sonra sistem entegrasyonu ve montajın konusu olur. Bu aşamada hafif malzeme, elektronik aksam ve muhtelif bilişim sistemleri tedarikçilerine ihtiyaç duyulabilir. Üretimin tamamlanması ardından pazarlama, satış ve satış sonrası hizmetler devreye girer. İşte tüm bu süreçlerin birbiri ardına izlenmesi, fikrin hayata geçirilerek nihai ürünün müşteriye kavuşturulmasına da otomotiv veya otomobil değer zinciri adı verilmektedir.

Yerli otomobili üretecek beş babayiğit firma Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklandı. Bu firmalar, kurdukları ortaklıkla 2019 yılına kadar üretecekleri elektrikli otomobilin prototipini hazırlayıp, 2021 yılında seri üretimle ticari satışının başlatılmasıyla Cumhurbaşkanımızca görevlendirildiler. Cumhurbaşkanımız, Ortak Girişim Grubu'nda yer alan Anadolu Grubu, BMC, Kıracha Holding, Turkcell, Zorlu Holding firmalarını tek tek tanıttı. Bu işin koordinasyonunda Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın yer aldığını belirtip, “Bu işin sorumluluğunu sizin üzerinize

yüklüyoruz. Biz de size her türlü desteği vereceğiz” dedikten sonra, imza törenini gerçekleştirdiler.

Otomotiv Dağıtıcıları Derneği verileri, otomotiv sektörümüzün bugününü ortaya koyuyor. Buna göre 2017 yılının ilk dokuz ayında 489 bin 365 bini binek, 150 bin 722’si ticari olarak 627 bin 343 otomobil satılmış durumda. Bunların yüzde 96’sı, 1600cc’nin altında, yüzde 3.1’i 1600-2000cc, binde 3’ü 2000 cc’nin üzerinde. Ülkemizde satılan otomobillerin 80 bin dolayında satış yapan üç marka sırasıyla Renault, Fiat ve Volkswagen.

Ortak Girişim Grubu ortak bir şirket kurarak yola çıkacaklar, üç yıllık sürede elektrikli otomobil üretimi gerçekleştirip 2021 yılından itibaren yurt içi ve yurt dışında satış yapılması hedefleniyor.

Bu üretilecek otomobilin öncelikle insanımızın beğenisini kazanması ve yüzde 80’i ithal otomobil satışı olan pazarımızdan önemli pay alarak yola çıkması ve satışta optimal noktayı bulabilmesi gerekecektir. Bunun için kamu otomobil alımlarından milli otomobil tercihi de önemli olacaktır.

Elektrikli milli otomobil için bir araya gelen Ortak Girişim Grubu’nda yer alan elini taşın altına koyan beş babayiğit firmaya çıktıkları yolda öncelikle başarılar dileriz.

3. TÜRKİYE’NİN MEGA PROJESİNE TALİBİZ

Türkiye’nin sanayi ve üretim noktasında büyük bir rüyası olan otomobil üretimi Sayın Cumhurbaşkanımız liderliğinde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı desteğiyle 5 firmanın kurduğu girişim ile gerçekleştirilmesi için imzalar atıldı.

Atılan imzaların ardından büyükşehir yöneticileri otomobil üretiminin illerinde yapılabilmesi için mesajlar yayınladı ve her türlü desteği vereceklerini bildirdiler. Fakat üretimin gerçekleşeceği yer seçimi çok önemli olduğu muhakkaktır.

Bu yatırımın en doğru adresi **AFYONKARAHİSAR'DIR**. Bu yatırımın Afyonkarahisar’da yapılması hem Marmara Bölgesi’nin yükünü hafifletecek hem de başta Anadolu olmak üzere tüm bölgelerimizin kalkınmasında kaldıraç etkisi gösterecektir.

Afyonkarahisar’ın en önemli avantajlarından birisi kavşak noktada olması ve tüm kurumların birlikte hareket edebilme kabiliyetidir.

Afyonkarahisar, bu projeyle Türkiye'yi Orta Anadolu'dan tüm dünyaya bağlayacak. 2019 yılında tamamlanması öngörülen yerli otomobil yatırımı için büyük bir lojistik avantajı ortaya koyuyor.

Otomobil üretimi yeri belirleme çalışmalarında muhakkak bakılacak önemli hususlar vardır. Bu hususların hepsi kurumların el birliği ile Afyonkarahisar'da en üst düzeyde hazırlanacaktır. Otomobil üretimi sonrası araçları sadece iç piyasa olarak düşünölmeyeceğı mutlakır. Ölkemizin katma değeri yüksek ihracata ihtiyacı vardır. Yerli otomobil ihracatı da mutlak yapılacaktır. Afyonkarahisar'da yapılan üretim sonrası Ege, Akdeniz ve Marmara'da bulunan limanlara ulaşım kolaylıkla sağlanabilmektedir.

3.1 Bölgesel Organize Sanayi Bölgesi (Orta ve Yüksek Teknolojili Sanayi)

İlimiz Afyonkarahisar olarak her platformda Bölgesel Organize Sanayi Bölgesi kurulması gerektiğini deklare etmekteyiz. Kurulacak OSB'nin de Orta ve Yüksek Teknolojili Sanayi bölgesi olmasını her zaman dile getirdik. Afyonkarahisar, Uşak ve Kütahya olarak bölgesel bir güç olduğumuz aşikâr. Bunun örneklerinden bir tanesi bölgesel havaalanı; 3 il ortak ve aktif bir şekilde Zafer Havaalanından faydalanmaktadır. Diğer bir örnek ise 4691 Sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu uyarınca gerekli işlemlerin tamamlanması ile Haziran/2015 tarihinde Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na başvuru yapılmış ve 2015/8284 sayılı Bakanlar Kurulunda görüşölerek 19.12.2015 tarih ve 29567 Sayılı Resmi Gazetede ilanı ile AFYON UŞAK ZAFER TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGESİ kurulmuştur. Bölgenin toplam 3 teknopark alanı mevcut olup, bunlar; Afyonkarahisar'da Afyon Merkez Teknopark 153.101 m2, Afyon Kampüs Teknopark 4.623m2 ve Uşak'ta ise Uşak Teknopark 20.510 m2 büyüklüğündedir. Bu gibi bölgesel güç, ortak hareket etme kabiliyeti, siyasilerin uyumu muhakkak değerlendirilmelidir.

3.2 Yerli Otomobil Fabrikası Kurulacak Alan

Afyonkarahisar, Kütahya, Manisa ve Uşak illerinden oluşan TR33 Bölgesi, Türkiye'nin Doğu Ege ve İç Batı Anadolu kesimi olarak tarif edilebilecek coğrafi konumunda bulunan bölgedir. Bölge bir bütün olarak değerlendirildiğinde, nüfus yoğunluğu, istihdam yaratma kapasitesi ve dış ticaret hacmi bakımından Türkiye ortalamalarının az gerisinde, eğitim ve sağlık göstergeleri bakımından Türkiye ortalamalarına yakın seviyelerdedir.

Ekonomik gelişmişlik göstergeleri bakımından bölge Türkiye ortalamasının üzerindedir. Afyonkarahisar, Kütahya ve Uşak illerinde ise ciddi bir ekonomik cazibe potansiyeli bulunmaktadır. Bölgenin hâlihazırda ekonomik göstergeler itibarıyla geri kalmış görünen doğu kesimi, kara-hava-demiryolu ulaşım ağlarına ve iç pazara yakınlık, Marmara-Akdeniz ve Ege-İç Anadolu aksındaki gelişme hareketliliği ve sahip olduğu turizm potansiyeli bakımından yakın gelecekte şaşırtıcı atılımlar yapabilecek bir kapasiteye sahiptir.

Ulusal düzeyde merkezi yönetim tarafından yürütülen ve yakın gelecekte bölgeyi etkileyecek önemli proje ve yatırımlar da bulunmaktadır. Bu projelerden ilk ikisi, Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı ve Otoyolu Projeleridir. Bu hatlar Afyonkarahisar-Uşak-Manisa güzergâhını izleyecek ve bu noktalarda geçiş ve durak verecektir. Üçüncü ve dördüncü olarak, İstanbul-Antalya Hızlı Tren Koridoru ve Otoyolu Projeleri bulunmaktadır. Bu hatlar da Kütahya-Afyonkarahisar güzergâhından geçecek ve bu noktalarda durak verecektir. Yine Çandarlı Limanı, Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonları (BALO) ve Lojistik Merkezleri Projeleri de TR33 Bölgesi ile ilişkili ulusal projelerdir. 2023 yılından önce bitirilmesi planlanan bu ulusal projeler TR33 Bölgesi'nin lojistik gücü ve iç entegrasyonu ile dış pazarlara erişimini artıracak vizyoner yatırımlardır.

Türkiye'de mevcut otomotiv sektörü yatırımlarının İstanbul Metropolen Alanı içerisinde ve yakınında kalan bölgelerde yoğunlaştığı, sektörde yığılma ve kalifiye iş gücünün yine bu bölgelerde bulunduğu aşîkâr; yeni kurulacak bir otomobil fabrikasının mevcut küme içinde mi yoksa kümenin yayılma ve genişleme aksı üzerinde mi olması gerektiği tartışılmakta, dünyada küme dışında yer seçen çok sayıda başarılı örnek olduğu ve kümelenmede aşırı yoğunlaşmanın birtakım dezavantajları bulunabileceği ortadadır.

Ulusal planlarda İstanbul, uluslararası finans merkezi olarak kurgulanmakta, sanayi ekonomisi ağırlıklı çevresindeki bölgelerin ise bilgi üretimine dayalı, ülke geneline hizmet verecek yüksek teknoloji üretim merkezlerine dönüşümü planlanmaktadır. Gerek İstanbul'un gerekse de çevresindeki sanayi ekonomisi ağırlıklı bölgelerin dönüşümü Türkiye'nin bir küresel ekonomik güç haline gelmesi için kritik öneme sahiptir.

Öte yandan, yerli otomobil fabrikasının bu bölgelerde yer seçmesi uzun vadede yan sanayi ve ek yatırımlar bakımından yaratacağı çarpan etkisi de düşünüldüğünde, bu bölgelere kümelenmede aşırı yoğunlaşmanın yaratacağı dezavantajları yaşatabilir ve bu bölgelerin dönüşümüne sekte vurabilir. Bu dezavantajlar, dengeli kalkınmanın başarılabilmesi, bölgesel gelişmişlik farklarının azaltılamaması, çevresel sürdürülebilirliğin sağlanamaması gibi sonuçlar

yaratabilir. Yine yüksek iş gücü maliyetine katlanma, yatırıma elverişli arazi arzının azalması, yeni bir iç göç dalgası, başta çevre kirliliği ve sosyal konular olmak üzere buna dayalı sorunların artması gibi olumsuzluklar tezahür edebilir. Tüm bu olasılıklar ulusal ölçekli stratejik bir yatırım olan yerli otomobil fabrikasının uzun vadede yaratacağı ekonomik katma değerin azalması demektir. Uzun vadeli ulusal fayda göz önünde bulundurulduğunda, yatırım için İstanbul Metropoliiten Alanı dışında bir yer belirlenmesi gerektiği düşünülmektedir. Ancak, İstanbul dışında belirlenecek yatırım yerinin yatırımın yaratacağı katma değeri azaltmayacak şekilde seçilmesi de önem arz etmektedir.

Bu bölümde TR33 Bölgesi'ne ilişkin olarak daha yakından tanıma maksadıyla yapılan, iç dinamiklerin sorgulanması, mevcut durumlar ve yakın gelecek öngörülerini birarada değerlendirildiğinde; TR33 Bölgesi'nin ulusal düzeyli milli bir yatırımı altyapısı itibariyle kaldırabilecek, bu yatırımın iş gücü gereksinimini temin edebilecek, kurulacak bu işletmenin girdi ve çıktı lojistiği açısından duyduğu ihtiyaçları karşılayabilecek ve bu yatırım sayesinde kendisinin ve ulusun gelişmişlik düzeyini yükseltebilecek donanımlara ve potansiyele sahip olduğu yargısına varılmıştır.

Ancak, bu aşamadan sonra da karar vericilerin önünde ilkesel düzeyde cevap verilmesi gereken birtakım sorular daha bulunmaktadır. Bu sorulardan birincisi, yeni kurulacak yerli otomobil fabrikasının TR33 Bölgesi'nin neresinde kurulması gerektiği sorusudur.

AFYONKARAHİSAR UYGUN ARAZİ BİLGİLERİ

ITRF 3 derece

Nokta No	Y	X
1	520876,475	4323758,815
2	521384,769	4324249,017
3	521884,777	4324317,847
4	522429,842	4323720,457
5	523230,612	4321994,310
6	523351,021	4321192,544
7	522812,721	4320864,942
8	521591,593	4322280,062

KOORDİNATLAR

39,03945, 30,2536

ARAZİNİN ÖNEMLİ NOKTALARA

UZAKLIĞI

ZAFER HAVA LIMANI :	17,6 KM
AFYONKARAHİSAR :	45 KM
İSTANBUL :	382 KM
İZMİR :	329 KM
ANKARA :	307 KM
ANTALYA :	319 KM
KONYA :	278 KM
ESKİŞEHİR :	128 KM
DENİZLİ :	247 KM
BURSA :	231 KM
KÜTAHYA :	53 KM
UŞAK :	113 KM
MANİSA :	305 KM



Afyonkarahisar –Kütahya karayolunda bulunan yaklaşık 3.733.000,663 m² olan arazinin 1.372.995,28 m²'si maliye hazinesine, 1.645.076,402 m²'si mera ve 714.928,981 m²'si ise şahıs parsellerine aittir. İhsaniye, Hacıbeyli ve Osmanköy arasında bulunan arazi çok geniş olması nedeniyle tercih edilebilecek en uygun alan olduğu düşüncesindeyiz. Arazinin ilimiz Afyonkarahisar'a uzaklığı 45 km , Kütahya'ya 53 km , Uşak'a 113 km , Zafer Hava Limanına 17 km' dir.

Toplamda 120.000'e yakın öğrencisi ile 3 üniversitenin bulunduğu ve mevcut istihdam oranı %60 civarında olan, 135.000'den fazla 20-29 yaş arası nüfusu bulunan 3 ilin ortasında yer alan ve Afyonkarahisar il idari sınırları içerisinde kalan 3.7 milyon m²'lik bir alana sahip genişleme potansiyelinin bünyesinde barındıran ve yatırıma oldukça uygun bir alandır.

Bu alanlar orta-uzun vadede bölgede oluşması muhtemel yeni otomotiv sanayi kümesinin yan/tedarik sanayi bileşenlerinin de barındırılması bakımından yeterlidir.

Otomobil fabrikası kuruluş yerindeki gelişme şekli açısından şüphesiz ki girişimcilerin iş modelleri önemlidir. Montaj hattının bulunacağı ana fabrika ve ana yerleşkede girişimcilerin başka hangi işlevleri yerine getirmeyi düşündüğü bilinmelidir. Örneğin, son yıllarda bazı otomobil üreticilerinin fabrika alanı dışında ama fabrikanın çok da uzağına gitmeden ürettikleri otomobiller için ayrıca bir ana dağıtım merkezi kurmayı tercih ettikleri ya da üretilen araçların birtakım kalıp-pres, test-elektronik gibi işlerini ayrı binalarda veya tesislerde yaptıkları görülmektedir. Bu bakımdan gerek mevcut yerin geniş alanı gerekse de bölgede bulunan ek arazi alternatifleri, yerli otomobil fabrikasının potansiyel girişimcilerine ve yan/tedarik sanayi yatırımcılarına esnek tercih imkanları sunmaktadır.

Lokasyonel ve lojistik üstünlükleri, altyapı imkanları, eğitilmiş iş gücü kapasitesi, arazi arzı, yerel motivasyon, sanayi sektöründeki atılım eğilimi gibi içsel üstünlükleri ile Türkiye otomotiv sanayi mevcut kümelenme bölgelerinin potansiyel genişleme ve yayılma aksında bulunması, ulusal düzeyli önemli ulaştırma yatırımlarının kesişim noktasında yer alması ve iç pazara yakınlık gibi dışsal üstünlükleri başta olmak üzere tüm koşullar bir arada değerlendirildiğinde, TR33 Bölgesi'nde yakın çevresindeki tedarik sanayi gelişim potansiyeli de değerlendirilerek, yerli otomobil fabrikası yatırımının Afyonkarahisar merkezli bir şekilde yer seçmesi makul bir tercih olacağı kanısındayız. Bu yer seçiminden sonra yapılacak altyapı çalışmalarının da hızlı bir şekilde yapılarak yatırıma hâlihazır şekle sokabilmek için ilimizdeki bütün kurum ve kuruluşlar Valimiz önderliğinde hazır bir şekilde beklemektedir.

4. SONUÇ

Bu çalışma, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinesinde başlatılan yerli otomobil üretilmesi çalışmaları kapsamında, ihtiyaç duyulacak otomobil fabrikasının kuruluş yeri seçim kararında değerlendirilmek üzere kaleme alınmıştır. Çalışmada otomotiv sanayinin küresel ve ulusal durumu sektörün endüstriyel ve mali-ekonomik boyutu baz alınmak suretiyle ele alınmış, yeni bir otomobil fabrikasının kuruluşu için yer seçimi tercihinde dikkat edilmesi gereken hususlar değerlendirilmiştir.

Kanaatimizce, yeni kurulacak bir otomobil fabrikasının mevcut otomotiv sanayi küme bölgeleri içinde yer seçmesi; orta ve uzun vadede oluşacak toplam katma değerin azalması, endüstride aşırı yoğunlaşmanın yaratacağı sosyal ve çevresel sorunlarla mevcut küme bölgesini karşı karşıya bırakması gibi nedenlerden ötürü doğru bir tercih değildir. Özellikle ülkemizde yapılacak ulusal ölçekli ve stratejik öneme sahip yatırımlar için ilk akla gelen yer olan İstanbul Metropolitan Alanı ve yakın çevresinin yerli otomobil fabrikası yatırımı için uygun bir tercih olmadığı düşüncesindeyiz. Yatırımın bu bölgede yapılmasının uzun vadede toplam sosyo-ekonomik kazanımlar bakımından olumsuz etkileri olabilecektir. Şöyle ki, İstanbul Metropolitan Alanı ve yakın çevresi ulusal ölçekli plan ve strateji belgelerinde uluslararası finans merkezi olma ve mevcut bulunan sanayi alanlarını da bilgi üretimine dayalı yüksek teknolojili ürün merkezlerine dönüştürme misyonuyla donatılmıştır. Kuşkusuz bu öngörü hem İstanbul hem de tüm Türkiye'nin gelişimi için önemli bir kalkınma stratejisidir. Ancak, yerli otomobil fabrikasının bu bölgede kurulması çarpan etkisiyle yanına çekeceği yan sanayi ve diğer ek yatırımlarla birlikte ulusal düzeyde temel ekonomik gelişme amaçları olan dengeli kalkınma, bölgelerarası gelişmişlik farklarının azaltılması ve çevresel değerlerin sürdürülebilir yönetimi yönünden oldukça büyük bir negatif etkiye neden olabilir. Bununla birlikte, yatırımın bu bölgelerde yer seçmesi durumunda bölgelerin daha da fazla göç alması ve çevre kirliliğindeki artış gibi sorunlar kamuya çözülmesi gereken daha zorlu problem alanları yaratabilir. Bu bölgelerde yatırıma uygun arazi arzının sınırlı olması ve iş gücü maliyetlerinin yüksek olması da girişimciler açısından kuruluş yerinde genişleme, ek yatırımlar yapma gibi ileride yüzleştirecekleri işletme problemlerinin çözümünü zorlaştırabilir.

Bunun yerine, yerli otomobil fabrikası yatırımı için İstanbul Metropolitan Alanı ve yakın çevresinde yer alan ulusal düzeyde otomotiv ana ve yan sanayi mevcut kümelenme bölgelerinin haricinde, ulusal otomotiv endüstrisi yayılma ve genişleme alanlarının öncelikle

değerlendirmeye alınması daha akılcıl bir yaklaşımdır. Ancak, bu potansiyel genişleme yörelerinde de fiziki, teknik ve beşeri olanaklar açısından yatırımın yapılabilirliği bağlamında bazı yeterliliklerin bulunması gerekir.

Bu itibarla, TR33 Bölgesi'nin ulusal düzeyli stratejik bir yatırım olan yerli otomobil fabrikası ve diğer tedarik sanayi yatırımlarının gerçekleştirilebileceği donanımlara sahip olduğu, asgari koşulların ötesinde bölgenin ciddi konumsal, lojistik ve beşeri imkanlarının bulunduğu, yatırımın sebep olabileceği sosyal ve çevresel riskler açısından da potansiyel rakiplerine nazaran üstünlükleri bulunduğu sonucuna varılmıştır.

KAYNAKÇA

T.C. BİLİM, SANAYİ ve TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU (TÜİK)

ZAFER KALKINMA AJANSI (ZEKA)

OTOMOTİV SANAYİ DERNEĞİ (OSD)

OTOMOTİV DİSTRİBÜTÖRLERİ DERNEĞİ (ODD)

TAŞIT ARAÇLARI YAN SANAYİCİLERİ DERNEĞİ (TAYSAD)

OTOMOTİV YETKİLİ SATICILARI DERNEĞİ (OYDER)

KPMG DENETİM VERGİ VE DANIŞMANLIK HİZMETLERİ (KPMG)